

GŁÓWNY SKŁAD

ROWERÓW

z fabryk angielskich i niemieckich

tudzież wszelkich części składowych, przyborów i potrzeb do tychże. — Wszystko w najlepszej jakości.

Wszelkie naprawy kół i części.

Wyłączne zastępstwo na Galicyę najznakomitszej w świecie angielskiej fabryki

„Humber i Sp." w Beeston, Wolverhampton i Coventry.

Wyłączne zastępstwo znakomitej fabryki

DÜRKOPP i Ska („Diana") w Bielefeld.

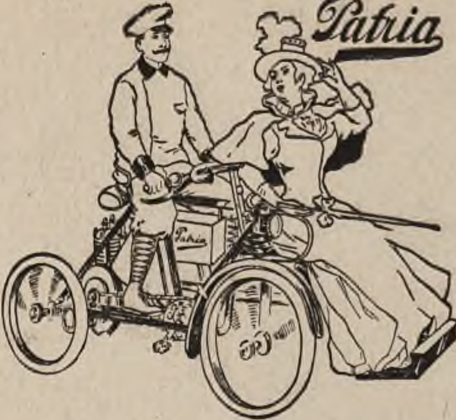
Ubrania trykotowe, czapki, potniki (sweatery), paski, buciki, pończochy.

Wszelke przybory do szermierki, przybory do gier i zabaw sportowych.



Cenniki na żądanie.

„ŻART“ kalendarz humorystyczny i illustrowany 19 arkuszy druku. Cena 50 ct. — Dla Szanownych Abonamentów „Koła“ zniżamy na 30 ct. z przesyłką pocztową 35 ct. — Administracya „Żartu“ Ossolińskich 15.



Fabryka kół „Patria“

Towarzystwo komandytowe

ALFRED WEIDLER

i Spółka

we Wiedniu, II/7 Handelsquai, 92.

Fabryka macierzysta

w SOLINGEN.

Wyłączne zastępstwo dla Galicyi, skład fabryczny i szkoła jazdy

we Lwowie,

ul. Trzeciego Maja róg ul. Kościuszki.

PATRIA

Koła do jazdy

koła motorowe i pakunkowe

o najwyższej dokładności wykończenia.

Wszystkie części własnej fabrykacyi.

Wszystko kute lub ciągnione, nic lanego.

Rama nie do zniszczenia.

Lutowania niewidoczne.



Rok. V. Dnia 20. listopada 1899. Nr. 22.

Przedpłata:

z przesyłką pocztową:

rocznie	4 zł.
półrocznie	2 „
kwartalnie	. „

Dla klubów i towarzystw gimnastycznych i sportowych:

rocznie	3 zł. — ct.
półrocznie	1 „ 50 „

Numer pojedyńczy 20 ct.

„KOŁO"

Pismo fachowe poświęcone sportowi kołowemu,

Organ urzędowy

Lwowskiego K. C., Krakowskiego K. C., O. K. S. Lwowskiego i innych.

Wychodzi 5. i 20. każdego miesiąca.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor:

KAZIMIERZ HEMERLING.

Ogłoszenia:

1 strona	24 złr.
1/2 strony	12 „
1/4 „	6 „
1/8 „	3 „

Przy kilkakrotnem ogłoszeniu stosowny rabat.

Redakcya i Administracya **we Lwowie,** ul. Szopena 7.

W Krakowie: księgarnia S. A. Krzyżanowskiego.

Z przesyłką dla Rosyi 4 Ruble, dla Niemiec 8 Marek

Wszyscy członkowie Lwowskiego Klubu Cyklistów otrzymują „KOŁO" bezpłatnie.

Touring - Cluby.

(*Turystyczne stowarzyszenia związkowe dla sportu kolarskiego*).

Napisał Wacław Krzepowski.

(Ciąg dalszy,)

W 1890 roku założony został francuski „Touring Club de France". Zadziwiającym jest rozwój tego kolarskiego stowarzyszenia, które pod względem ilości członków jest obecnie pierwszym związkiem turystycznym w Europie. Zbyteczną jest tu treść opisowa, bo same liczby dosadnie o tem świadczą. W roku założenia kiełkująca ta roślina posiadała 509 członków, lecz już w 1892 roku liczono 1711, a w roku 1893 już przeszło 3000 członków.

Teraz następuje prawdziwy przewrót, który zmienił nagle stanowisko klubu; zarazem przekonujemy się, co za znaczenie ma dzielny, a pojmujący swe zadanie przewodniczący stowarzyszenia. Ster T. C. F. objął Abel Ballif i za jego rządów rozwinął się klub nadzwyczajnie. W 1894 roku było około 8000 członków, w 1895 roku 24.000, w 1896 roku 37.000, w 1897 roku 50 000, w 1898 roku przeszło 65.000, a obecnie liczy klub przeszło 72.500 swych członków.

Postępujmy dalej: Przy takiej ilości członków jest też naturalnie wielki obrót kasowy. Sprawozdanie z 1898 roku przedstawia nam olbrzymie liczby:

Dochody w 1898 roku	601.000 frank.
Rozchody „ „ „	434.000 „
Pozostałość kasowa	167.000 frank.
Ogólny obrót pieniężny	1,035 000 „

Roczny obrót pieniężny klubu kolarskiego, wynoszący milion franków, zdaje się nam czemś nieprawdopodobnem — a jednak tak jest rzeczywiście.

Właściwa działalność klubu jest wszechstronna. Sprzedano ogólnie 29.000 Itinerare (kart turystycznych), 19.000 kart generalnych, 12.000 innych kart i planów. Klub otrzymał 70.000 listów. We własnym budynku klubu T. C. F. zgłosiło się osobiście około 40.000 osób, żądając różnych wyjaśnień. Ustawiono 1.210 nowych tablic z ostrzeżeniem lub innymi napisami, jakoteż 205 nowych stacyi ratunkowych. Samo porto za przesyłki pocztowe wynosiło 27000 franków, a administracya kosztowała 70.000 franków w jednym roku. Dalszych liczb nie wymieniam, bo tych kilka chyba wystarczy, aby dać pojęcie rozwoju tego klubu.

Czasopismo „*Revue mensuelle*" wydawane przez klub odznacza się niezawisłością i bezstronnością i takiem też powinno być pismo turystyczne. Pod tym względem może być ono wzorem dla innych pism tego rodzaju. Inseratów w niem niema, natomiast zadrukowane jest w jednej części nazwiskami

nowych członków, których ilość wynosi przeciętnie w miesiącu 25.000. „*Moyenne sociale*", powiedzmy, towarzyskie stanowisko członków klubu jest poważne. Współzawodnictwa stowarzyszeń i tym podobnych zawiści nie ma zupełnie. W łonie francuskiego T. C., który nosi francuskie barwy, jak to narodowemu klubowi przystoi, wszyscy są równi, na drogach spotykają się obcy ludzie i bratają się ze sobą, a wystarczy ku temu odznaka klubowa. Nawet pod tym sympatycznym znakiem zatarła się polityczna nienawiść Francuzów z Niemcami.

Pisząc o francuskim T. C., nie mogę pominąć opisu, w jaki sposób odbywają się tam niedzielne wycieczki kolarskie, — są one niezawodnie wzorem, któryby powszechnie należało naśladować.

Ulubione tam wycieczki niedzielne mają na celu kojarzenie czynnych członków związku jak najsilniejszym węzłem, co się też rzeczywiście udaje. Naturalnie, każdy związkowy oddział stara się w swym zakresie myśl powyższą przeprowadzać. Paryż w tym kierunku przoduje. Kierownicy oddziałów starają się pozostawić swym członkom najobszerniejszą swobodę, nie ma tam niemiłego zmuszania, ani krępujących przepisów. Głównemu kierownikowi wycieczki dodani są do pomocy kapitani jazdy. Nie płaci się osobnych opłat, nie obowiązują żadne kary, na plac zborny przybywa kto chce, poprzednie zgłoszenie jest zbyteczne. Brak zgłoszeń nie przeszkadza zupełnie, jakby się zdawało, poprzedniemu zamówieniu objadów. Naczelnik zna już mniej więcej liczbę uczestników, na których może liczyć i dzień przedtem zawiadamia o tem restauratora, a rano w dniu wycieczki uzupełnia telegraficznie swe zamówienie. Wycieczkowcy mogą sami lub też pod przewodnictwem kapitanów jazdy jechać do oznaczonego miejsca. Mogą nawet swe tempo przyspieszyć i naprzód jechać, jeżli im się jazda wydaje za powolną. W tym razie tworzy kapitan osobny oddział, który wyrusza naprzód, a podczas tego główna grupa się zatrzymuje, aby tamtym dać pewny odstęp. W przeciwnym razie staraliby się niektórzy uczestnicy przodowników dogonić i cała grupa wskutek tego traciłaby na zwięzłości. Gdy któremu z uczestników zdarzy się jaki wypadek, wówczas zatrzymuje się z tymże dobrowolnie jeden lub więcej kolarzy, a reszta bez zatrzymywania się jedzie dalej.

Ponieważ główna grupa od czasu do czasu się zatrzymuje, więc pozostali w tyle mogą zwykle ją dopędzić, albo w najgorszym razie przybywają nieco później do celu wycieczki. Drażliwa zwykle sprawa pieniężna jest też uregulowaną, każdy płaci za to co spożył, wyjątek stanowią tylko wspólne objady, które poprzednio zamówiono. Wspólne rachunki wydatków nie są dozwolone, bo to wiedzie do nieporozumień. Jakiekolwiek zażalenia na restauratora, usługę lub jedzenie zgłasza się u kapitana jazdy

Przy jazdach koleją żelazną podczas wycieczki kolarskiej opłaca członek T. C. F. tylko p o ł o w ę c e n y. Z wielkim trudem zdołano to ułatwienie uzyskać. Zniżenia cen kolejowych przysługują dla pociągów osobowych, lecz często też i dla pociągów pospiesznych.

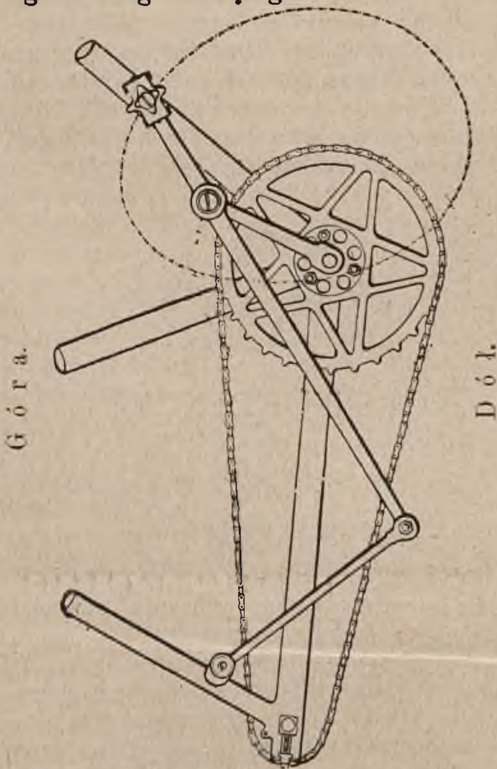
(C. d. n.)

Koło dźwigniowe.

Najświeższą i najbardziej frapującą nowością w dziedzinie fabrykacyi kół jest koło dzwigniowe wynalazku Pawła Fröhlicha w Kolonii n. R. Aczkolwiek myśl zastosowania dzwigni do poruszania koła nie jest nową, gdyż już przy kołach Facile-Safety i Star'ach widzieliśmy dzwignie po obu stronach osi przytwierdzone i do deptania przeznaczone to jednak skomplikowana i ciężka konstrukcya tego rodzaju kół, a równiez i okoliczność że cyklista musiał wykonywać nogami ruchy pionowe a więc natężające, — były powodem że systemy te nieprzyjęły się i utonęły w powodzi minionych a niepraktycznych nowości.

Nowość obecna już dlatego musi zwrócić uwagę na siebie, że wynalazek polega tu na nadzwyczaj dowcipnem a pojedyńczem połączeniu działania dźwigni z działaniem zwyczajnej korby.

Jak widać na rycinie zatacza stopa cyklisty przy tem kole elipsę, a przypatrzywszy się rycinie skonstatować łatwo można, że przy dotychczasowych systemach zatoczenie koła o tak ogromnej średnicy wymagałoby korby o łokciowej długości a tem samem wymagałoby zatoczenia nogą olbrzymiego koła graniczącego z niemożliwością.



Czytelnikowi wpadnie natychmiast w oczy, że przy systemie tym zastosowaną może być nawet bardzo wielka przekładnia aż do 114" przyczem cyklista bezwarunkowo oszczędza na sile gdyż przy wielkiej przekładni zatacza on nogą mały okręg. Zresztą koło dzwigniowe nie różni się niczem od innych kół, tylko siodełko jest umocowane trochę więcej na przodzie, co jednak pociąga za sobą tę korzyść, że cię żar ciała rozkłada się równomierniej — aniżeli przy zwykłych maszynach — na obydwa koła.



Życzyć by sobie należało, aby który ze składów tutejszych sprowadził choćby jedno koło opisanego systemu, gdyż nowość ta jest zanadto poważną, aby przechodzić nad nią do porządku dziennego, tem więcej, że wzbudziła ona w kołach fachowych zagranicznych silne zainteresowanie.



FEJLETON.

Samochòd.

Monolog z francuskiego, wypowiedziany na koncercie przez p. *Józefa Żejdowskiego* artystę teatru br. Skarbka we Lwowie.

Tak! — Tak, moja żona ma racyę — czuć mnie benzyną – a to z powodu mojego samochodu: bo posiadam samochód. Co wieczór kiedy wracam do domu... Mieszkam w Boi-Colombes, a przeniosłem się tam dla mojego samochodu; w mieście to rzecz niemożliwa, szczególniej jeżeli się mieszka na piątem piętrze. Musiałem porzucić Paryż i wynająć mały domek w Boi-Colombes, prawda że za bardzo tanie pieniądze, co jednakże, wynosi bardzo drogo, gdyż żeby się dostać do mego biura... Mam zajęcie w merostwie na Batignolles, w merostwie małżeństw i rozwodów, gdzie połączono obydwa te urzędy. Jest to rzecz bardzo praktyczna teraz, kiedy ludzie dziś się pobierają, a jutro rozwodzą, tym sposobem mają do czynienia z jednym urzędnikiem, co im się bardzo podoba! Mówiłem zatem, że aby się dostać do mego biura, jadę zwykle koleją, a nigdy samochodem, żeby nie wzbudzić zazdrości w moich kolegach, którzy samochodów nie mają. Przytem zaczęliby się dopytywać, skąd wziąłem na to pieniądze, a ja nie chcę żeby wiedzieli, że wziąłem spadek po mojej ciotce, za który najpierw wynająłem mały domek w Colombes, a potem kupiłem samochód. Ale wystawcie sobie, że kiedy trzeba było do niego wprowa-

dzić samochód, okazało się to wprost niemożliwem, bo wejście było za wąskie; wynikła z tego wielka awantura z właścicielem domku, który ciągle powtarzał: „to nie wejście jest za wąskie, to pański samochód jest za duży każ go pan zmniejszyć". (po chwili) A to idyota!

Jednakże zapomina się o wszelkich nieprzyjemnościach, kiedy się prowadzi swój samochód. O nie jest to wcale łatwem, bo przecie nie wystarcza wlać benzynę i umieścić się w nim żeby ruszył z miejsca. O nie, trzeba do tego umiejętności, a chociaż to na pozór rzecz nie trudna, jednakże trzeba coś o tem wiedzieć, bo kiedy się nie wie... Tak też było ze mną, kiedy pierwszy raz wsiadłem do mego samochodu. Miałem obok siebie żonę, a wtedy zawsze zdarza mi się coś złego. Była to niedziela. Mówię do żony: „A gdybyśmy tak przejechali się samochodem!" Ona się zgadza i oto jedziemy. Z początku wszystko szło jak najlepiej. Wjeżdżamy na jakiś mały placyk; wprost nas był kupiec korzenny, na lewo mała wąska uliczka. Myślę sobie — wjadę w małą uliczkę, żeby ominąć kupca korzennego; ale cóż to rzecz dowiedziona, że jak się tylko chce co ominąć, a szczególniej kupca korzennego, to właśnie... I tak się też stało. Żona moja powiada: „Zatrzymaj się, wstąpimy do kupca" — i dotyka mojej ręki. Ja robię fałszywy obrót i paf! wjeżdżamy do kupca! Był to pierwszy samochod, który on oglądał u siebie; naturalnie został jakby rażony piorunem! Wystawcie sobie — cały sklep zburzony, beczki potratowane, jajka, śledzie na ziemi! Kosztowało mnie to 800 fr. — „Oh! nigdy już nie wsiądę na tę piekielną maszynę!" — krzyczy moja żona, wyrzucając z włosów sardynki i migdały!

A jednakże w miesiąc potem pojechaliśmy do naszych przyjaciół Durandów — naturalnie samochodem. Ah jakaż to była rozkoszna jazda; po drodze unikałem kupców korzennych moja żona była uszczęśliwioną. — A jaki powrót rozkoszny — wiaterek wiał z boków, przed nami księżyc, sklepy kupców korzennych były już pozamykane, tylko że na cztery kilometry od Colombes samochód nagle staje w pustem polu. — Zchodzę, patrzę, zabrakło benzyny. — „Ah! gdybym była wiedziała, nie byłabym jej zabrała do lampy" — mówi moja żona! Naturalnie nie mogliśmy pozostać tak całą noc w pustem polu — na podziwianiu naszego samochodu bez benzyny, a tu jak na złość nie było żadnego kupca korzennego! Zaczęliśmy więc oboje popychać nasz samochód, aż moja żona zmęczona bez tchu powiada ze złością: „Widzisz, nie byłoby to nas spotkało, gdybyś nie był wziął spadku po ciotce!" Na szczęście spotkaliśmy dwóch żandarmów na koniach, którzy zaciągnęli moją żonę, mnie i samochód do komisarza, a tymczasem złodzieje gospodarowali sobie w naszej willi.. To było naszą ruiną, a wszystko to stało się z powodu kupców korzennych. Brr! Sport samochodowy jest wstrętny.



KORESPONDENCYE.

Wiedeń, dnia 30. października.

(Wyścigi samochodów.)

Dzień 22. października b. r. był dla Wiednia dniem spopularyzowania samochodów. Były to wyścigi tego nowego wehikułu, do którego przyszłość należy w zbliżającem się stuleciu. Wyścigi odbyły się na torze wyścigowym kłusaków (Trabrennbahn) w Praterze, a dochód przeznaczony był na zapomogi dla dotkniętych powodzią. Olbrzymie afisze, reklama, nowość, szlachetny cel i prześliczny dzień jesienny sprawiły, że na torze zebrały się niezliczone tłumy publiczności, bo przeszło 10.000 osób. Cały świat sportowy, jako też przemysłowy się zjawił, aby naocznie się przekonać o postępie w dziedzinie tych nowych środków komunikacyi Przeszło 60 samochodów rozmaitego rodzaju i z rozmaitych fabryk toczyło się przed oczyma widzów i tylko nieznaczny szmer i zapach gazów benzynowych dawał się odczuwać. Dziwny zbieg okoliczności — w przestrzeni, gdzie zwykle przeprowadzają spocone konie, ustawiły się teraz samochody, rywale poprzednich. Nie widać tu było oprawadzania koni pod kocami, ale natomiast mechanicy smarowali, czyścili samochody, napełniali rezerwoary benzyną i t. p. spełniali ostatnie czynności przed wyjazdem na tor. Po kilku próbnych okrążeniach rozpoczęły się wyścigi, podzielone na pięć biegów. Tor wyścigowy jest 1100 metrów długi, a na

krzywiznach nie ma wzniesień. W dwóch biegach mogli brać udział tylko członkowie austryackiego klubu samochodowego, którzy aranżowali te wyścigi. Naturalnie podzielono też samochody według gatunku, tylko w ostatnim wyścigu z wyrównaniem współzawodniczyły rozmaite wehikuły. W wyścigach brały udział znane i poważne osobistości.

Przebieg wyścigów był bardzo zajmujący, nie było najmniejszego wypadku, a samochody funkcyonowały należycie. Po wyścigach odbyło się na torze korso, w którem każdy z widzów mógł za drobnem wynagrodzeniem brać udział. Bezkonne wozy miały licznych amatorów, bo każdy chciał spróbować jazdy w około toru. Panie, panowie i dzieci nie mogli się doczekać, aż na nich kolej przyjdzie, bo przytem też osoby woźniców pociągały: byli to przeważnie sami właściciele samochodów, znani gentlemani. Wreszcie zmrok wieczorny przerwał dalszą przejażdkę samochodów, a wszyscy widzowie wracali do domów już jako zwolennicy tego nowego środka komunikacyjnego, którzy niezawodnie na widok samochodu na ulicy przestaną kiwać głowami.

Wacław Krzepowski.
sekretarz P. K. C



KRONIKA.

Od Redakcyi.

Wielokrotne upomnienia, zachęty i prośby do czytelników naszych okazały się niestety głosem wołającego na puszczy. Znikąd zainteresowania się, znikąd poparcia, dziwna a niepojęta apatya ogarnęła świat nasz sportowy, a do dalszej z nią walki brak nam sił i funduszów.

O brak najszczerszych chęci nikt nas chyba nie posądzi, robiliśmy z naszej strony wszystko a nawet więcej jak było w naszej mocy, walczyliśmy wytrwale przez całych lat pięć, wszystko to jednak, wobec braku poparcia z Waszej strony, nie zdołało zapewnić pismu egzystencyi.

I tak dziś po latach pięciu smutna konieczność wytrąca nam pióro z ręki, każe nam opuścić pole pracy dla naszego najpiękniejszego ze sportów. Smutne to ale prawdziwe!

Dołożymy wszelkich starań, aby pismo do końca b. r. doprowadzić, a natomiast prosimy usilnie o wyrównanie wszelkich zaległości po koniec b. r. z którym wydawnictwo zamykamy.

K. Hemerling.

— We Wiedniu odbyło się 20 z. m. bardzo ożywione zebranie cyklistów. Jak to niedawno wspominaliśmy uchwaliła rada gminna — na wniosek radcy Schreinera — dotychczasową aleę dla jeźdźców konnych na Ringstrasse przekształcić na drogę dla cyklistów. Obecnie weszły co do tej zmiany protesta od komendy korpuśnej i urzędu stajni dworskiej, a także oświadczyło się przeciw temu Tow. ochrony zwierząt. W sprawie tej zwołane zebranie kolarskie zgromadziło około 1200 cyklistów. Przemawiało kilkanaście osób — wszyscy naturalnie za urządzeniem takiej drogi — poczem uchwalono rezolucyę, w której zgromadzenie składa radcy Schreinerowi podziękowanie i uznanie za popieranie interesów kolarskich, dalej uznaje utworzenie tej drogi ze względu na bezpieczeństwo publiczne jako rzecz nieodzownie konieczną i wzywa wszystkich radców miejskich, aby z dalszych względów na handel i przemysł kolarski głosowali za utworzeniem tej drogi. Zgromadzenie żąda wreszcie utworzenia dalszych jeszcze dróg kolarskich.

— Sześciodniowy wyścig w Nowym Yorku rozpocznie się 7. grudnia. Nagrody wynoszą 8000 dolarów. Ponieważ jednak władze zakazały takiego dręczenia ludzi, ustanowił komitet, iż w wyścigu stanie zawsze po 2 jeźdźców, z których jeden może najdłużej 12 godzin jechać. Zresztą mogą się co 12, 6, 3 godzin lub dowolnie luzować. Wyścig odbędzie się na krytym torze w Madison Square Garden.

— Rosyjski związek kolarski (Sojuz Welocipedistow Turistow) właśnie założony wybrał na prezydenta Teodora Kawskiego, a na sekretarza Willy Petersa.

— Salon du cycle — doroczna paryska wystawa kolarska odbędzie się w czasie od 15. do 28. grudnia.

— O tanich kołach wyraża się „Daily Telegraph“, jedna z najpoważniejszych angielskich gazet: „Przedstawmy sobie, iż istniałyby takie rzeczy jak tanie koleje; czy jeździłaby niemi publiczność? Nigdy! Publiczność wsiadając do wozu kolejowego ma to przekonanie, że ten jest jak najlepiej zbudowany i że się w żadnym razie — a przynajmniej z powodu złej budowy pociągu kolejowego — na żadne nie naraża niebezpieczeństwo. Jasną jest przecie rzeczą, iż przy budowie tanich kół uzyskuje się oszczędności, uzyskuje się je jednak kosztem wytrzymałości maszyny. Mimo tego kupuje publiczność takie koła, na których, przy lada szybszem tempie jazdy, życie się naraża na niebezpieczeństwo“. Sens moralny tej krótkiej notatki leży jak na dłoni. Mało jest mechanizmów, przy którychby bezpieczeństwo tak małe miało rozmiary jak u kół; — lada drobny błąd w materyale, konstrukcyi, zestawieniu i t. p. robi koło niepewnem. Z drugiej strony mało jest mechanizmów, któreby były w tak powszechnem użyciu, a których niedokładna budowa mogłaby być w skutkach swych tak niebezpieczną. Połączenie najlepszego materyału jakoteż najdokładniejszego wykonania, wymaga też przyzwoitej ceny.

— Ostrożnie z karbidem. Przy używaniu karbidu należy się strzedz pyłu z niego. Na wszystkich błonach śluzowych (w nosie, ustach itd.), do których może się pył z karbidu dostać, rozkłada się $Ca\ C_2$ pod wpływem wilgoci na wapno i acetylen, wapno to zaś działa bardzo silnie i sprowadzić może stan zapalny. Szczególnie dotkliwie i niebezpiecznie daje się czuć jego działanie w oku. Pewien lekarz, wyraża się nawet, iż większa ilość $Ca\ C_2$ dostawszy się do oka, może je zniszczyć.

Ważniejsze wyścigi rekordy i matche.

— Paryż 1. listopada. Match „Boulangerów“ (obaj byli poprzednio piekarzami) Jacquelina z Huretem 50 km. na torze parku książęcego zakończył się zwycięstwem Jacquelina, który tę przestrzeń ujechał w $55{:}29^3/_5$, zostawiając Hureta o 500 m.

— Mistrzowstwo amerykańskiej ligi zdobył murzyn Major Taylor. Według punktów, miał Taylor 52, Tom Butler 27, James B. Bowler 24.

— Paryż 5. listopada. Ostatnie w tym sezonie wyścigi na torze parku książęcego. W wyścigu na dwa okrążenia toru po 5 przedbiegach 1. Jacquelin, 2. Gougoltz, 3. Vanoni. — Match między Jacquelinem i Bouhoursem: bieg I. 1000 m. zwycięża Jacquelin; bieg II. 10 km. niedokończony — Jacquelin uznaje przeciwnika jako zwycięzcę; bieg III. 5 km. zwycięża Bouhours.

— Hamburg-Rotherbaum 12. listopada. Wyścigi na zimowym torze miały następujący przebieg: Wyścig 1000 m. po 3 przed- i 2 międzybiegach: 1. Krüger 1:45, 2. Weinreich, 3. Chaput. — Wyścig premiowy 3000 m.: 1. Käser $3{:}55^4/_5$, 2. Kudela, 3. Bocquillon. — Dwojaki 2000 m. po 2 przedbiegach: 1. Seidl-Käser $2{:}51^1/_5$, 2. Albrecht- v. d. Tuyn, 3. Kudela-Scheuermann. Handicap 1600 m. po 2 przedbiegach: 1. Ebeling (0) $8{:}37^4/_5$, 2. Krüger (0), 3. Chaput (0).

— Paryż 12. listopada. Match Jacquelin-Taylor 50 km. zakończył się zwycięstwem Jacquelina.

— Paweł Albert pobił dotychczasowy niemiecki 6-godzinny rekord drogowy, zrobiwszy w tym czasie mimo najfatalniejszej pogody 171 kilometrów.

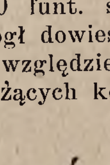
Samochody.

— W Petersburgu jest w ruchu obecnie 42 samochodów i 60 kół motorowych. W roku poprzednim wynosiły te cyfry zaledwie trzecią część.



Z dziedziny techniki, fabrykacyi i handlu.

— Wolno bieżące koła (free whell) budować mają na r. 1900 fabryki Dürkoppa i Ski i państw. fabryki broni w Steyr. — W Anglii walczą obecnie fabryki o najlepszy system takiego koła, a nawet fabryka „Otto Pat. General Brake Comp. Ltd.“ z Nottingham złożyła w redakcyi „Dailly Mail“ 250 funt. szterl. dla wynalazcy, któryby mógł dowieść, iż system jego w jakimkolwiek względzie przewyższa ich wyroby wolno bieżących kół.



Lwowski Klub Cyklistów.

Prezes: Dr. Jan hr. Drohojowski ul św. Marka 10

Sekretarz: Dr. Jan Rzepecki Bank krajowy.

Skarbnik: Wojciech Lerch Bank Zaliczkowy, ul. Hetmańska

Redaktor wiadomości klubowych: Kazimierz Hemerling, ul. Szopena 7.

Rendez-vous klubowe: Kawiarnia Schneidra, ul. Akademicka

Walne zgromadzenie członków L. K. C. odbyło się dnia 19. b. m. przy bardzo szczupłej ilości członków.

Przyjęto do wiadomości protokół ostatniego W. Z., sprawozdanie Wydziału i sprawozdanie skarbnika. Komisya sportowa sprawozdania swego nie złożyła, albowiem wszyscy jej trzej członkowie wyjechali.

Szersza dyskusya wywiązała się przy sprawozdaniu skarbnika. Skonstatowano, iż zaległości członków wyrosły do znacznej kwoty, a zaległości te muszą być do końca b. r. tem pewniej ściągnięte, ile że tylko w ten sposób zdoła klub uczynić zadość zobowiązaniom pieniężnym, jakie go w tym czasie czekają. W obec tego przekazano Wydziałowi przedsięwzięcie jak najenergiczniejszych kroków w celu ściągnięcia zaległości, jak nie mniej wejście w kontakt z lwowskiemi towarzystwami kolarskiemi, w celu intratniejszego zużytkowania toru przez stworzenie Związku klubów lwowskich dla wyścigów na torze i wspólnego partycypowania w kosztach utrzymania toru, a gdyby te kroki nie odniosły pożądanych skutków, ma być zwołane nadzwyczajne Walne Zgromadzenie w celu zastanowienia się nad kwestyą egzystencyi klubu.

Wskutek rezygnacyi d-ra Jana hr. Drohojowskiego z godności prezesa, dra Dawidowskiego z godności wiceprezesa, dra Rzepeckiego z godności sekretarza i W. Lercha z godności skarbnika były na porządku dziennym wybory uzupełniające do Wydziału, Walne zgromadzenie uchwaliło jednak rezygnacyi tych nie przyjąć i uprosić tych Panów, aby mandaty swoje przynajmniej do najbliższego marcowego W. Zgr. zechcieli zatrzymać, zwłaszcza że obecne krytyczne chwile w życiu klubu wymagają bardziej jak kiedykolwiek doświadczonych rąk i wypróbowanych sił, jakiemi są właśnie wszyscy pp. rezygnujący. Wobec tego sekretarz i skarbnik cofnęli swoje rezygnacye, do prezesa zaś i wiceprezesa delegowano trzech członków klubu w celu uproszenia ich, by mandaty swoje nadal zechcieli zatrzymać.

Kazimierz Hemerling.

Akademicki Klub Cyklistow
we Lwowie.

Prezes: Stanisław Solański, ul. Piekarska l. 12

Wiceprezes: Stanisław Rogalski, ul. Kościuszki 16.

Sekretarz: Jarosław Kocowski ul. Czarnieckiego l. 26.

Skarbnik: Mieczysław Postępski. ul. Ossolińskich 8.

Gospodarz: Saturnin Mravincsics, ul. Batorego 34.

Kapitanowie jazdy (komisya sportowa.): Kazimierz Długoszowski, ul. Chrzanowskiej l. 8. Bronisław Hupert, ul. Małeckiego l. 5. Władysław Jarocki ul. Kurkowa l. 2 a.

Wydział: Zdzisław Słuszkiewicz, ul Ochronek l. 6. Tadeusz Rogalski, ul. Kościaszki l. 16.

Lokal Klubu przy ul. Małeckiego l. 7. w parterze.

Dnia 11. listopada 1899 r. odbyło się w sali III. Uniwersytetu lwowskiego — zwyczajne W. zgromadzenie członków A. K. C. — zwoływane corocznie przez Wydział w myśl §. 23 statutu. Na porządku dziennym oprócz spraw mniejszej wagi — natury czysto formalnej lub administracyjnej, było sprawozdanie Wydziału z czynności za czas od 1. kwietnia 1899 do 10. listopada 1899.

Obrót kasowy przedstawia się następująco:

Dochody wynosiły po dzień 10. listopada b. r. .	457 złr. 23 ct.
Rozchody wynosiły po dzień 10. listopada b. r. .	442 złr. 50 ct.
Gotówka .	14 złr. 73 ct.
Wierzytelności z tytułu zaległych wkładek wynoszą	173 złr. 49 ct.

Majątek w ruchomościach przedstawia wartość około 500 złr. (w tem bilard z całem urządzeniem).

Ilość członków czynnych — zwyczainych wynosi	91
Ilość członków czynnych — nadzwyczajnych wynosi	29
Ilość członków — wspierających wynosi	36
Ilość członków — honorowych wynosi	4
Razem . .	160

W ubiegłym sezonie urządzono wycieczek krótszych (od 25—150 kilom.) 17
dłuższych (ponad 300 kilom.) . 8
Razem . . 25,
oprócz tego dwa razy wyścigi na drodze o 4 biegach i raz na torze L. K. C. o 1 biegu.

Konkurs turystyczny urządzony w tym roku dla członków chcących się ubiegać o nagrodę za największą ilość ujechanych kilometrów (na drodze) — wypadł mniej dobrze. — Zgłosiło się wprawdzie 18 członków, wykazana jednak przez nich suma ujechanych w ciągu sezonu kilometrów była bardzo niska. W skutek tego też, wybrana na W. zgromadzeniu komisya w osobach kol. Zdzisława Słuszkiewicza i Kazimierza Kędziora, uznała za stosowne przyznać tylko jednę nagrodę, a to kol. Bronisławowi Hupertowi za ujechanych 3843 kilom., drugiej zaś nagrody nie udzielono nikomu, gdyż jak wyżej wspomniano, żaden z uczestników konkursu nie wykazał w książeczce dystansowej cyfry przekraczającej 1000 kilom.

Po zgromadzeniu, odbył się tradycyjny komers, na którym bawiono się ochoczo.

Z. S.

„ŻART"

Jodyny polskim humorem zaprawny, bogato illustrowany dwutygodnik satyryczno - polityczny wychodzi 1 i 15. każdego miesiąca. Cena 90 ct.

Zaś prenumeratorom „Koła", zniżamy na 70. ct kwartalnie.

P. T. Kolarzom

polecam moją nowo otwartą i z komfortem urządzoną

Cukiernię
(Hotel Francuski)

KAROL CZUDŻAK.

Czyszczenie rowerów w abonamencie.

Najnowszej konstrukcyi i silnej budowy

ROWERY

od **120** zł .

ze słynnej fabryki „OPEL" w Rüsselheim.

Najnowsze latarki acetylenowe, dzwonki, siodełka, cyklometry, czapki, paski, koszulki,

oraz

wszelkie przybory dla kolarzy

poleca

po cenach najniższych

TADEUSZ GUSTOWICZ

we LWOWIE.

ul. Akademicka l. 12.

Używane rowery pneumatyczne od 60 złr.

Zlecenia z prowincyi odwrotną pocztą.

Cenniki i prospekta na żądanie.

Dostawca Oddziału K[illegible]zy Sooł Lwowskiego, Lwows iego Klubu Cyklistów i t. d.

J. CALDERONI

(H. ROSENTHALA następca.)

Zakład mundurowania pp. Oficerów i Urzędników

we Lwowie, ul. Kopernika 9.

Poleca:

Kompletne stroje dla cyklistów w najnowszych fasonach. — Mundury sokole, płaszcze, oraz wszelkie potrzeby do mundurów. — Stroje ćwiczebne sokole. Mundury wojskowe i urzędnicze i wszelkie do nich potrzeby. — Broń przyboczną i palną. — Czapki własnego wyrobu i t. d. — Przyjmuje zamówienia na sztandary i szarfy. — Wielki wybór augielskich i krajowych materyi na stroje kolarskie i mundury.

Największy wybór włoskich przyborów do szermierki.

Ceny umiarkowane stałe.



RADFAHR-HUMOR
i Radfahr-Chronik
kosztuje w Niemczech kwartalnie 1 M. 50 f. W Austryi (ze stemplem kwartalnie 1 złr. 75 ct.

Redakcya:
R. Braunbeck i K. Ronninger. w Monachium.

Zamawiać można tylko przez poczte.



Nadzwyczajna offerta

Oryginalne amerykańskie nowe koła

„Light", Migotti & Co.

które kosztowały 260 zł., sprzedaję jak długo zapas starczy z acetylem przyborami i latarką za 90 zł.

140 najlepszy, Gregerowskich kół (Luxus Modell 1899) zamiast po 1.20 za 75 złr. Angielskie „Swift zamiast 160 za 80 zł. Damskie koła najlepszego gatunku pod ścisłą gwarancyą z przynależytościami wszystko nowe po 75 i 85 złr. Wielki skład mało używanych kół po 40, 50 i 55 zł. Katalogów nie rozsełamy bo to sprzedaż okazyina.

Skład fabryczny rowerów **M. RUNDBAKIN,** **IX Berggasse 3., Wiedeń.**

KAROL DOMICZEK

elektro-mechanik dostawca c. k. kolei państwowych
Lwów, ul. Sykstuska 1. 23.

Wzorowo urządzony specyalny warstat dla naprawy rowerów

pędzony **motorem gazowym,** zaopatrzony w **znakomitą niklowalnię** i **piec do emaliowania** wykonuje szybko i starannie **wszelkie naprawy rowerów, niklowanie, emaliowanie i całkowite odnawianie tychże. Siły robocze znacznie zwiększone!**

Nadto poleca

Znakomite rowery marki „ADLER" oraz własnego wyrobu!

Wszelkie przybory do rowerów utrzymuje tylko w najlepszej jakości!

Jedyna sprzedaż słynnych na cały świat próżnych dzwon Jointless

wyrób

fabryki New Jointless Rim Ltd. w Birmingham

na Austro-Węgry i Szwajcaryę.

W tym roku znów zwycięski na torze i drodze!

Bez konkurencyi pod względem jakości i wykonania.

Płaszcze z silną bardzo elastyczną wkładką, kształt owalny, gładkie lub z rozmaitem zakarbowaniem.

Kiszki absolutnie nieprzepuszczalne z wentylem Dunlop, Hannower lub Lucas.

Pneumatyk „CONTINENTAL“ najlepsza marka.

Wyrób krajowy!

Nowość!

Przyrząd do umocowywania świeczek i podarków na „BOŻEM DRZEWKU“.



Zalety: Położenie świeczek pozostaje bez względu na układ gałęzi zawsze pionowem. Efekt oświetlenia jest nadzwyczajny. — Świeczki trzymają się mocno w drucianej osadzie i nie skapują na gałęzie, wypalając się aż do ostatniego kawałeczka, bez niebezpieczeństwa zapalenia gałęzi. — Żmudne i bez kwestyi niebezpieczne uwiązywanie podarków, ciasteczek i t. p. odpada zupełnie. — Drzewko całe można w nadzwyczaj krótkim czasie bardzo efektownie ubrać.

Pudełko zawierające 36 sztuk wspaniale w czterech kolorach zabarwionych lichtarzyków na świeczki i 72 sztuk przyrządów do wieszania podarków, — **razem 108 sztuk kosztuje franco 85 ct.**

Zamówienia, jakoteż i przesyłki pieniężne przyjmuje z grzeczności Administracya „KOŁA“ we Lwowie, ul. Szopena l. 7.

Drukiem Z. Golloba Lwów, Ossolińskich 15. Wydawca i odpow. redaktor Kazimierz Hemerling.